



***Le SUV, une voiture  
qui prend trop de place***



**CleanCities**



Note de synthèse - Janvier 2024

# Introduction

Depuis quelques années, les SUV ont pris une place très importante dans l'industrie automobile et dans nos rues. Cette évolution n'est pas sans conséquences sur l'environnement, la santé, la sécurité routière, l'utilisation de l'espace public et la justice sociale.

Cette « SUVisation » de l'offre automobile conduit en effet à la mise en circulation de véhicules toujours plus chers, plus lourds, plus polluants, et plus consommateurs d'espace et de ressources. A tel point qu'en France se pose désormais la question de limiter la place des SUV. Ainsi, Lyon a récemment décidé d'introduire des tarifs de parking plus élevés pour les plus gros véhicules. De son côté, la ville de Paris organisera le 4 février un référendum visant à tripler le prix du stationnement pour les véhicules les plus lourds. Pour comprendre pourquoi les SUV sont aussi problématiques, la campagne européenne Clean Cities et l'association Respire ont résumé les éléments les plus saillants dans cette note de synthèse.

## A retenir

- La part des SUV dans les ventes de voitures neuves en France est passée de 12 % à 44 % entre 2010 et 2022.
- Cette « SUVisation » conduit à des voitures plus larges (+ 5 cm en moyenne entre 2009 et 2020), plus lourdes (+ 200 kg) et plus émettrices (+ 20 % de consommation de carburant) par rapport à une voiture classique.
- Les piétons, cyclistes et même les autres automobilistes impliqués dans un accident avec un SUV ont plus de risques de subir des blessures graves qu'avec un autre type de véhicule. Le risque de blessures mortelles pour un piéton ou un cycliste heurté par une voiture dont le capot est 10 cm plus haut que la moyenne augmente de 30 %.
- Les SUV étant plus chers que leurs homologues standards (+ 59 % par rapport aux non-SUV), leur diffusion contribue à augmenter le prix des voitures (neuves en premier lieu, de seconde main ensuite). Cela réduit l'accessibilité de la mobilité automobile et pèse sur les ménages modestes et/ou dépendants de la voiture.

# Sommaire

<b>1. Les SUV prennent de plus en plus de place sur le marché automobile</b>	<b>3</b>
<b>2. Les SUV sont de gros consommateurs de ressources et d'énergie</b>	<b>5</b>
<b>3. Les SUV sont associés à des risques accrus pour la sécurité routière</b>	<b>7</b>
<b>4. Quelles politiques pour que les SUV arrêtent de prendre toute la place ?</b>	<b>8</b>

Cette note de synthèse a été écrite par Clean Cities, une campagne hébergée par Transport & Environment, en partenariat avec l'association RESPIRE.

Auteur principal : Nicolas Raffin

Relecture : Jens Müller, Léo Larivière

Image de couverture: ©Kordite/Flickr - CC BY-NC 2.0

# 1. Les SUV prennent de plus en plus de place sur le marché automobile

## Un SUV, qu'est-ce que c'est ?

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, il n'existe pas, à l'heure actuelle, de définition harmonisée du SUV (*sport utility vehicle*). Dans son édition en ligne<sup>1</sup>, le Robert le définit comme un « *véhicule de loisir, haut et spacieux, à caisse autoporteuse, souvent équipé de quatre roues motrices* ». Stellantis, de son côté, explique que « *ce qui caractérise un véhicule SUV, c'est sa garde au sol surélevée et son gabarit important* »<sup>2</sup>. En fonction des interprétations, certains modèles peuvent donc entrer ou sortir de la catégorie (Stellantis distingue ainsi SUV et Crossover, au contraire de l'Agence internationale de l'Énergie par exemple).

Pour Clean Cities et Respire, un SUV se distingue surtout des autres types de véhicules (berlines, citadines) par un plus grand gabarit (carrosserie rehaussée, largeur accrue), une allure de 4x4, une surface frontale peu aérodynamique, et un plus grand poids. C'est aussi la description faite par le WWF<sup>3</sup>, qui note qu'ils sont « *en moyenne plus hauts, plus longs (+ 26 cm), plus larges (+ 10 cm), mais surtout plus lourds (+ 205 kg) et plus puissants (+ 26 ch) que les voitures standards (moyenne des citadines et berlines pondérée par leur part de marché)* ».

Au-delà d'une utopique définition commune, le concept de SUV est surtout synonyme de la tendance des constructeurs à proposer une offre de voitures neuves qui prennent toujours plus de place et consomment toujours plus de ressources (cf chapitre suivant). Cette tendance à la « SUVisation » s'observe par ailleurs dans tous les segments, de la citadine à la berline.

---

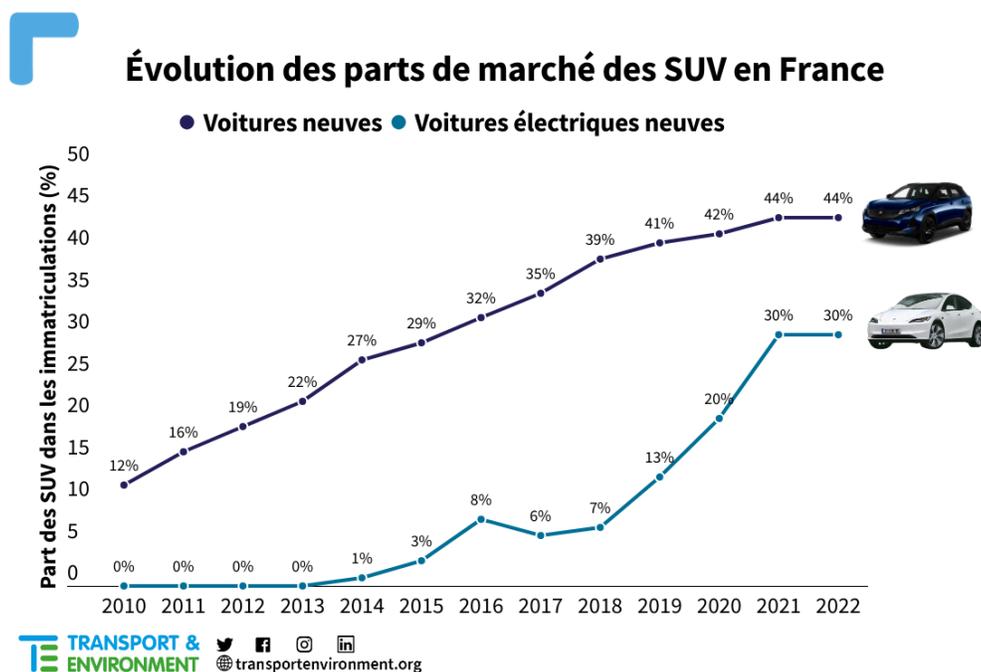
<sup>1</sup> Dictionnaire en ligne le Robert. (consulté en janvier 2024) [SUV - Définitions, synonymes, prononciation, exemples](#)

<sup>2</sup> Site internet de Stellantis. (2024) « *Le Crossover est un croisement entre un 4x4 et une berline* ». Extrait de [Quelle est la différence entre un 4x4, un SUV et un Crossover](#)

<sup>3</sup> WWF. (2021). [Le trop plein de SUV dans la publicité](#)

## État des lieux du marché

Ces dernières années, de nombreuses études<sup>4</sup> ont mis en lumière la part croissante des SUV dans les achats de véhicules neufs. Comme le montre une analyse réalisée par Transport & Environment (T&E) sur la base des immatriculations en France<sup>5</sup> (cf graphique ci-dessous), les SUV ne représentaient que 12 % des ventes de voitures neuves en 2010. Douze ans plus tard, leur proportion est passée à 44 %. Une tendance similaire s'observe pour les modèles électriques, même si la part des SUV est plus petite dans ce segment de marché.



Évolution des parts de marché des SUV et des e-SUV sur le marché français des voitures neuves

<sup>4</sup> Sources: Agence Internationale de l'Energie (2023). Extrait du [Global Energy Outlook 2023](#), WWF (2020). L'impact écrasant des SUV sur le climat : [Rapport en PDF](#) et Greenpeace (2023). Big cars, bigger crisis. ([Rapport](#))

<sup>5</sup> Fondation Jean Jaurès. (2023). La « SUV-ification » du marché automobile. Des stratégies industrielles aux imaginaires de consommation. [Rapport](#). A titre d'exemple, la base de données de SUV de DataForce utilisée par T&E comprend 240 modèles de SUV, parmi lesquels les Audi Q2 à Q8, les BMW X1 à X7, les Citroën C3 et C5 Aircross, les Peugeot 2008, 3008 et 5008, les Renault Austral, Captur, Koleos et Kadjar ou encore les Tesla Modèle Y.

## Pourquoi un tel succès ?

Plusieurs facteurs expliquent le succès du SUV. Le premier, c'est qu'il s'agit d'une vraie « machine à cash » pour les constructeurs automobiles, qui peuvent augmenter leur profit par véhicule. En 2020, selon la société JATO, spécialisée dans l'analyse du secteur automobile, le prix moyen d'un SUV vendu en Europe était 59 % plus élevé que celui d'un non-SUV<sup>6</sup>. En France, selon Caradisiac, les SUV coûtent 3000 euros de plus qu'un modèle équivalent en berline<sup>7</sup> (Peugeot 208 vs Peugeot 2008 par exemple). Les modèles SUV ont ainsi été multipliés par les constructeurs dans tous les segments ces dernières années (à l'exception du segment A, celui des petites voitures), avec à la clé une augmentation des bénéfices<sup>8</sup> largement supérieure à l'inflation.

Pour créer le besoin chez les consommateurs, un matraquage publicitaire s'est mis en place : selon le WWF France<sup>9</sup>, 42 % des dépenses publicitaires réalisées par les constructeurs automobiles en France en 2019 concernaient les SUV, contre seulement 29 % pour les citadines et 20 % pour les berlines.

Le deuxième facteur, c'est l'identité des acheteurs. En 2022, la plupart des voitures immatriculées en France étaient des véhicules d'occasion (78 %)<sup>10</sup>. Ceux qui peuvent se permettre d'acheter des véhicules neufs, a fortiori des SUV, sont les ménages aisés, et surtout les entreprises. Ces dernières représentent plus de la moitié (53 %) des voitures neuves achetées en 2022<sup>11</sup>. Elles ont plus de moyens qu'un particulier et sont plus sensibles à la dimension statutaire des véhicules (notamment dans le choix des voitures de fonction ou de service attribuées nominativement à leurs employés).

### **Le rôle essentiel et méconnu du leasing dans la “SUV-isation” automobile**

Les sociétés de leasing sont aujourd'hui un acteur incontournable du marché automobile : en France, chaque année, près de 60 % des véhicules neufs sont mis en circulation via un contrat de leasing (en location avec option d'achat ou en location longue durée)<sup>12</sup>. Ces sociétés constituent donc le principal intermédiaire entre l'offre et la demande de véhicules neufs.

<sup>6</sup> JATO. (2021). OEMs are selling more SUVs but are they selling more vehicles ? [Etude](#)

<sup>7</sup> Caradisiac. (2020). Un SUV est-il plus cher qu'une berline ? [Article](#)

<sup>8</sup> T&E. (2023). La voiture électrique à 25.000 euros peut être rentable pour les constructeurs européens. [Etude](#)

<sup>9</sup> WWF France. (2021). Le trop plein de SUV dans la publicité : [Rapport](#)

<sup>10</sup> T&E. (2023). Les sociétés de leasing pourraient booster le marché des voitures électriques d'occasion: [Etude](#)

<sup>11</sup> T&E. (2023). Analyse sur la base des données DataForce.

<sup>12</sup> T&E. (2023) Analyse sur la base des données de NGC-Data.

Or, les sociétés de leasing ont un intérêt direct à intégrer des SUV à leurs catalogues. Pour celles qui sont des filiales des grands constructeurs (comme Mobilize, filiale de Renault), il s'agit tout simplement d'écouler les modèles SUV de leurs maisons mères. Pour celles qui sont des filiales de grandes banques (comme Arval, filiale de la BNP Paribas), la location de SUV permet de réaliser de meilleures marges lors de la revente du véhicule sur le marché de l'occasion (après 3 ou 4 années de location).

Les SUV sont donc une bonne opportunité pour beaucoup de monde... mais pas pour la planète, l'environnement et la sécurité routière.

## 2. Les SUV sont de gros consommateurs de ressources et d'énergie

### Ils sont plus lourds

Dans son rapport de 2022<sup>13</sup>, Euro NCAP faisait un constat sans appel : la masse des véhicules est en augmentation dans toutes les catégories. En particulier, les « petits » SUV sont passés de 1,58 tonne (moyenne 2010-2012) à 1,72 tonne (moyenne 2020-2022). Soit une différence de poids respective de + 140 kg. Or un poids accru nécessite des moteurs toujours plus puissants et gourmands en énergie. En moyenne, les SUV pèsent environ 200 kg de plus que les voitures standards.<sup>14</sup>

### Ils sont plus grands

Selon une analyse menée par T&E<sup>15</sup>, la largeur moyenne des véhicules neufs ne cesse de progresser d'année en année. Entre 2009 et 2020, un véhicule neuf vendu en France a pris environ 5 cm de largeur (de 1,74 m à 1,79 m). Cette tendance est notamment liée aux gros SUV qui tirent la moyenne vers le haut. Ainsi, les BMW X5, X6, X7, l'Audi Q8 et le Porsche Cayenne approchent ou dépassent les 2 m de largeur. Autre exemple : le Peugeot E-3008 vendu en 2024 sera 5,4 cm plus large que le Peugeot 3008 lancé en 2021. Cet élargissement pose des problèmes, par exemple pour les places de parking<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Euro NCAP. (2022). Euro NCAP Year in Numbers - 2022 - [Présentation](#)

<sup>14</sup> WWF France. (2020). Étude — L'impact écrasant des SUV sur le climat. [Rapport](#)

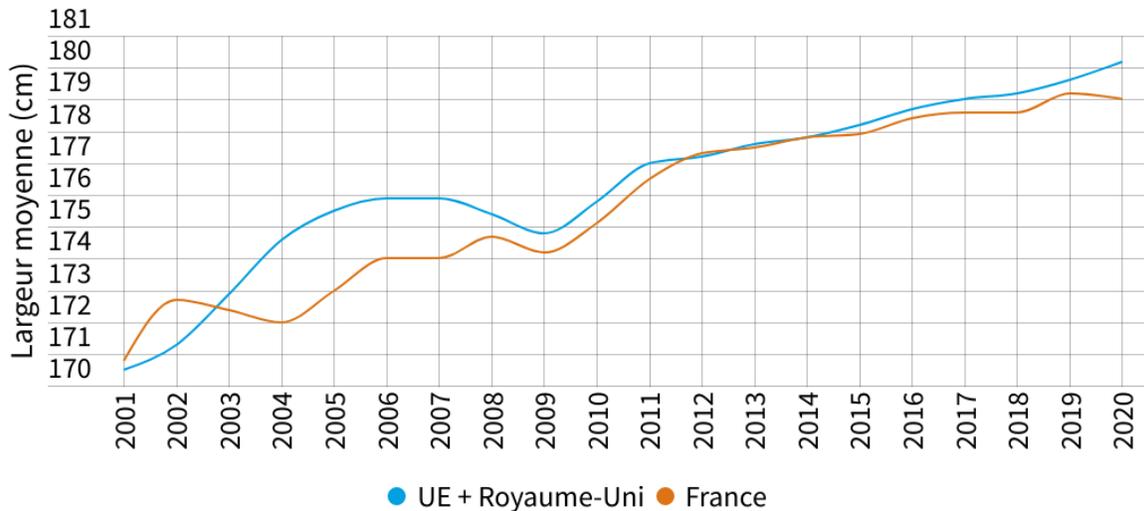
<sup>15</sup> T&E. (à paraître, janvier 2024). *Ever-wider: why large SUVs don't fit, and what to do about it.*

<sup>16</sup> BFM TV. (2016) Les places de parking trop étroites pour les voitures modernes ? [Article](#)



## Des voitures toujours plus larges

Largeur moyenne des voitures neuves entre 2001 et 2020 en France et en Europe



Source: Données de l'ICCT, données pour la France ajustées sur la base de l'analyse par Aurélien Bigo des données d'immatriculation des véhicules de L'Argus.



### Ils nécessitent plus de matières premières, consomment plus et polluent plus

Conséquence de sa plus grande taille, peu aérodynamique, et de son plus grand poids, un SUV fonctionnant avec un moteur thermique consomme en moyenne 20 % d'essence en plus qu'une voiture classique<sup>17</sup> (type VW Golf). L'Agence internationale de l'énergie estime désormais que l'ensemble des SUV en circulation dans le monde émet 1 milliard de tonnes de CO<sub>2</sub> par an, soit environ 2,5 plus que les émissions annuelles de la France. Autre problème : plus une voiture est lourde, plus elle émet de particules fines<sup>18</sup>, en raison du phénomène d'abrasion des pneus et du freinage. Ces particules fines sont responsables de maladies respiratoires ou cardiovasculaires.

<sup>17</sup> IEA. (2023). *As their sales continue to rise, SUVs' global CO2 emissions are nearing 1 billion tonnes* : [Analyse](#)

<sup>18</sup> Ademe. (2022): Émissions des véhicules routiers [Etude](#) (pdf)

Les SUV électriques nécessitent quant à eux plus de métaux pour leurs batteries que des modèles électriques plus sobres, faisant ainsi peser un risque sur l'approvisionnement en matières premières. D'après le WWF, un SUV de type Audi Q8 e-tron ou Tesla Model X nécessitera par exemple cinq fois plus de lithium, de nickel et de cobalt qu'une Twingo ZE<sup>19</sup>. Or les constructeurs européens sont loin d'avoir sécurisé tous les métaux dont ils auront besoin pour atteindre leurs objectifs de production de voitures électriques<sup>20</sup>. Selon T&E, réduire la taille des batteries<sup>21</sup> permettrait de réduire la demande en métaux d'environ 20 % d'ici à 2050.

### 3. Les SUV sont associés à des risques accrus pour la sécurité routière

#### Ils rendent la route moins sûre

Une étude portant sur tous les accidents de la route survenus en Belgique entre 2017 et 2021<sup>22</sup> fait un constat alarmant : en cas de choc, « *les occupants d'un SUV courent moins de risques de blessures graves ou mortelles que les occupants d'une voiture [ 25 %]. Les occupants d'une voiture impliquée dans un accident avec un SUV ont un risque plus élevé de blessures graves [+ 20 %]* ». De même, plus la hauteur du capot est élevée, plus le risque de blessures mortelles est élevé pour les piétons ou les cyclistes : le risque de blessures mortelles pour un piéton ou un cycliste heurté par une voiture dont le capot est 10 cm plus haut que la moyenne augmente de 30 %.<sup>23</sup> Autrement dit, les SUV protègent leurs utilisateurs au détriment de tous les autres usagers de la route.

#### Influence sur l'espace public

Plus les véhicules sont grands, plus ils vont prendre de la place pour se garer. Cette tendance des SUV a un impact sur tous les usagers de la route — piétons, cyclistes, conducteurs d'autres véhicules, tramways ou bus<sup>24</sup>. Pour les piétons, les gros véhicules empiètent sur les trottoirs, rendant parfois difficile, voire impossible, le passage des fauteuils roulants et des poussettes. Aux carrefours, les gros SUV garés près des virages empêchent souvent de voir le trafic venant en sens inverse.

---

<sup>19</sup> WWF. (2023). Métaux critiques : l'impasse des SUV. [Rapport](#)

<sup>20</sup> T&E. (2023). Les constructeurs automobiles européens ne sécurisent pas assez leurs approvisionnements en métaux. [Etude](#).

<sup>21</sup> T&E. (2023). *Battery metals demand from electrifying passenger transport*. [Etude](#)

<sup>22</sup> Institut VIAS. (2023). Des voitures plus lourdes, plus hautes et plus puissantes pour une sécurité routière à deux vitesses ? [Etude](#)

<sup>23</sup> *Ibid.*

<sup>24</sup> RTBF. (2019). 175 heures cumulées de blocage à cause de voitures mal garées. [Article](#)

Pour les cyclistes, de nombreuses rues deviennent de plus en plus dangereuses, car des véhicules de plus en plus larges débordent sur la voie publique, même lorsqu'ils sont garés, empiétant sur les voies cyclables par exemple, et obligeant les vélos à se déporter.

## 4. Quelles politiques pour que les SUV arrêtent de prendre toute la place ?

### Politiques nationales et européennes

Comme tous les autres véhicules essence ou diesel, les SUV thermiques seront touchés par l'interdiction de vente des modèles neufs à partir de 2035 en Europe. Cette interdiction programmée a conduit certains constructeurs à développer un nombre accru des SUV électriques, qui ne règlent pas le problème de la consommation de ressource, de la sécurité routière, et de la place prise dans l'espace public par la voiture. L'UE pourrait néanmoins avoir l'opportunité de discuter la limite de la largeur des voitures cette année<sup>25</sup>.

La France dispose d'outils fiscaux qui permettent d'agir globalement sur la place des SUV. D'abord, le malus au poids. Pour l'instant, il concerne seulement les véhicules thermiques neufs, avec un seuil abaissé de 1,8 tonne à 1,6 tonne en 2024. Les hybrides rechargeables (de + 1,8 tonne) seront eux taxés en 2025<sup>26</sup>. Il s'agit d'un premier pas encourageant pour inciter le marché à proposer des voitures moins lourdes. De même, le durcissement de la fiscalité sur les émissions de CO<sub>2</sub> (malus à l'achat, mais aussi et surtout taxes annuelles sur les voitures d'entreprises), doit également conduire les constructeurs à se tourner vers des modèles plus sobres, en pénalisant financièrement la vente de véhicules trop émissifs.

### Politiques locales

Les politiques locales peuvent également jouer un rôle pour réguler la présence des SUV. La ville de Lyon va ainsi mettre en place un prix du stationnement plus élevé pour les voitures thermiques pesant plus d'1,725 tonne (soit environ 5% des véhicules

---

<sup>25</sup> CCC appelle notamment à l'inclusion d'une clause de revoyure concernant la largeur dans la directive Poids et Dimensions qui doit être discutée cette année au niveau européen.

<sup>26</sup> CCC et Respire sont également en faveur d'une taxation des SUV électriques les plus lourds via de nouvelles réformes.

selon la Métropole) et les véhicules électriques de plus de 2,2 tonnes<sup>27</sup>. En contrepartie, la ville a introduit des tarifs réduits pour les familles nombreuses (+ de 3 enfants), les résidents aux plus faibles revenus, et ceux qui possèdent un véhicule plus léger (moins d'une tonne).

A Paris, le référendum de février portera sur la question de tripler le prix du stationnement (hors résidents) pour les véhicules thermiques de plus de 1,6 tonne et les électriques de plus de 2 tonnes. Pour ces voitures, l'heure de stationnement passerait ainsi de 6 euros à 18 euros dans les arrondissements centraux et de 4 euros à 12 euros dans les autres.

Au Royaume-Uni, certaines parties (*boroughs*) de la métropole de Londres appliquent déjà des tarifs différenciés en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>. Les véhicules les plus polluants doivent ainsi déboursier jusqu'à 580 euros par an pour avoir le droit de se garer<sup>28</sup>.

Tübingen, en Allemagne, applique une majoration de 50 % sur les redevances de stationnement résidentiel depuis 2022.<sup>29</sup> L'association des villes allemandes s'est également prononcée en faveur d'une augmentation des tarifs de stationnement en fonction de la taille du véhicule.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> Ville de Lyon. (2023). Stationnement : une nouvelle tarification plus juste et plus progressive. [Site internet de la ville de Lyon.](#)

<sup>28</sup> Site internet du *borough* de Lambeth. (2023). Resident parking charges, Lambeth Council. Extrait de [Resident parking charges | Lambeth Council](#)

<sup>29</sup> Universitätsstadt Tübingen. Autofahren. [Article](#)

<sup>30</sup> Deutscher Städtetag. (2022). Gebühren für das Bewohnerparken. [Article](#)

## A propos de Clean Cities Campaign

La Clean Cities Campaign est un réseau de plus de 95 organisations dans 20 pays européens visant à créer des villes vivables et saines en accélérant l'abandon progressif du moteur thermique et en promouvant des alternatives propres.

Le réseau est uni par la vision d'une mobilité urbaine à zéro émission d'ici les années 2030, et promeut des mesures telles que les zones à émissions faibles ou nulles, les rues scolaires, et de meilleures conditions pour une mobilité plus active, partagée et électrique.

## A propos de Respire

Respire est une association nationale fondée en 2011, dédiée à l'amélioration de la qualité de l'air et à la défense des victimes de la pollution atmosphérique. Elle a pour objectif de prévenir les atteintes sanitaires liées à ce type de pollution et d'améliorer la qualité de l'air en France principalement via trois types d'actions :

- Des actions de sensibilisation pour rendre compte de l'importance des enjeux de pollution de l'air ;
- De nombreuses actions en justice ;
- Des études scientifiques pour appuyer les actions de sensibilisation et actions en justice.

## Contact presse :

Nicolas Raffin - [nicolas.raffin@transportenvironnement.org](mailto:nicolas.raffin@transportenvironnement.org)

[www.cleancitiescampaign.org](http://www.cleancitiescampaign.org)

[info@cleancitiescampaign.org](mailto:info@cleancitiescampaign.org)